

三重要外賓均依外交部之協助請予以必要之交通管制。

三問：爾後市府人員到市議會列席，應實施共乘，不要一人一車。

答：一、由於市政中心毗臨市議會，為避免停車困難並爭取時效，本府員工至 貴會大都採步行或共乘方式，以減少道路壅塞，為加強辦理此一措施，本局將另函本府各局處配合，儘量採用共乘方式以紓解交通。

答覆單位：捷運工程局

一問：請提供捷運木柵線，初履勘不合格項目及捷運局、捷運公司將如何改進？預定改進完成期限。

答：(一)木柵線初勘，計帽樑裂縫及火警受信盤兩項不合格，該兩項於八月廿五日複勘時已改善並報部履勘，另履勘結果列為營運前應改善事項如附件。(已送貴組參考)

(二)前述營運前應改善事項，除帽樑裂縫問題仍由市府專案小組處理、交通部亦列管追蹤外；其他改善事項，本局多已改善完妥或已研擬改善方式，市政府在營運後仍將列管追蹤。

(三)除帽樑裂縫問題外，餘預計於九月廿日前完成改善。

二問：帽樑裂縫全面補強，八十四根何時可完成？

答：有關木柵線帽樑裂紋自發生以來本府極為重視，並成立專案小組由本府秘書長任召集人，邀請專家、學者及相關單位共同研究處理，另本府捷運工程局亦配合成立處理小組針對帽樑裂紋積極進行補強施工，並將執行情形呈報本局專案小組。本項裂紋補強工作係分期進行，本府捷運局依中國土木水利學會完成之鑑定報告先就較嚴重列為A級八十四支進行補強及監測作業，補強部份已於本年九月七日

完成十三支，尚餘之七十一支A級裂紋之補強作業預定八十四年四月份可完成。

交通部門質詢第七組

質詢日期：中華民國八十三年九月二十二日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：張忠民（代表宣讀質詢摘要）

蔣乃辛 陳世昌 張玲 陳雪芬

計五位 時間一〇五分鐘

質詢摘要：交通局

交通問題停、聽、看。

捷運局

懲前毖後，知恥近勇。

計畫無瑕，執行無疵。

運作無礙，進度無阻。

批評無怪，良心無違。

事實無慮，努力無畏。

安全無虞，受益無量。

提振士氣，無怨無悔。

捷運公司

一、新公司老問題，新挑戰。

二、解決老問題，突破新挑戰。

※速記錄

——八十三年九月二十二日——

速記：謝碧珠

主席（陳議員世昌）：

現在進行交通部門第七組質詢，張議員忠民等五位共一百零五分鐘，請開始！

張議員忠民：

主席，各位媒體記者，現在輪到我們第七組質詢。

陳議員雪芬：

廖局長，交通部履勘捷運木柵線後列了九大缺失，其中由其列管的是帽樑裂縫的部分。目前市民最擔心的也是帽樑裂縫是否真的能夠補強。昨天是否又開始做了載重試驗？

捷運局廖局長慶隆：

昨天是做量測，不是做載重測驗。現在電聯車天天在跑，我們根據載重去量裂縫的資料。因為根據土木水利協會當初做載重實驗的量測資料，裂縫寬度經過補強後有遲滯的現象。基本上好像是這種情況是回不來的樣子。上個星期六我們技術小組開會建議重量這部分，看是否真有此情形。因為參與會議的學者都認為資訊不足，基本上是有很多疑點。

陳議員雪芬：

局長所謂資訊不足是否指現在我們手中所拿的土木水利協會所做的載重試驗報告書不實，還是說參與的人經驗不夠，或是指其他而言；因為根據這份報告書顯示，我們列為八十四根A級的樑柱，其中急等要補強的十三根中我們已以預力鋼棒的方式補強七根了。但依報告所說的，我們對此所做的補強事實上是無效的。到底是怎麼回事，有必要做釐清。

廖局長慶隆：

量裂縫的裂縫具，其儀器範圍是二千個 μ ，量出來的數字在

報告中所提為零點零二mm，而我們現在的儀器為RANGE為5mm，如我們儀器的精度為百分之一的話，就是一種精密的儀器了，所以現在所量出來的都是在儀器的精度外，因此其數字很可能事實上沒有意義。

陳議員雪芬：

局長所說的沒有意義是什麼意思？你現在所說都是屬比較專業的，我們都知道當初裂縫之所以會發生是因為二次施工的關係，而且最大的隱藏危機是它是個剪力裂縫。我們只要知道，你們所補強的是否有效？

廖局長慶隆：

比如我們拿一個可以量一百公斤的磅稱去量一公克的東西是量不出來的，現在的情形也是如此，我們用5mm的儀器去量零點零零一mm的東西是量不出來的。因此大家基本上對其數字都存疑。

陳議員雪芬：

那根本就沒有這種儀器去測試到底我們的補強是否有效，是不是？

廖局長慶隆：

我昨天跟今天都去驗證，發現電聯車經過後其變形只有二分之一，所以我們的補強是相當有效的。

陳議員雪芬：

為什麼載重實驗報告書中卻說，預力補強後帽樑的進度及傾斜良好，但受剪行為應再檢討？我們補強最重要的就是受剪力行為，這是否表示我們的補強根本就沒達到當初我們所要求的效果？

廖局長慶隆：

原先交通部要求我們對七支帽樑做補強，後來我們再補六支就是因為這句話……

蔣議員乃辛：

你的意思是說土木水利協會所做出的報告書是有問題的？因為其所使用的儀器不合我們捷運系統的檢測。那這個實驗是不是我們委託他們做的？

廖局長慶隆：

不是。在載重實驗做完後，發現所量到裂縫的寬度變化只在正負零點零二mm。

蔣議員乃辛：

是我們委託土木水利協會辦的，我們在他們辦理中難道我們都沒有任何的參與嗎？還是我們只要審核其報告結果？

廖局長慶隆：

基本上我們是委託土木水利協會來做，但我們不是不管。

蔣議員乃辛：

他們用的儀器跟實際上有差距的，我們也不管！在花了好麼多時間所測量的結果，你們再說無法接受這種報告。

廖局長慶隆：

大家都知道這個數字是對的，但這個數字是在儀器量的範圍之外，而且很小，只有零點零二mm，我們一般所講的裂縫的定義是在零點參mm。它幾乎是它的十倍，所以在這個數據之下的數字就不算了。

蔣議員乃辛：

你的意思是根本就沒有裂縫。

廖局長慶隆：

在加了預力鋼棒以後，裂縫就合起來了。就等於沒有裂縫

了。

陳議員雪芬：

可是報上所說的是裂縫沒有縫合呀！

廖局長慶隆：

它所謂裂縫沒有合起來就像我剛才所講的，用一百公斤的磅稱去量東西一樣，量出來說多了一公克，是否就表示這個被量的東西重量多了一公克？這是不見得的。

陳議員雪芬：

局長，如果不釐清這個問題，就無法知道目前你們所做的補強是否真正有效。如大家都只是虛晃一招的話，沒有任何人可以做保證，就糊裡糊塗的通車了，萬一那一天它要垮下來也沒有人會預先知道。

廖局長慶隆：

我們是很慎重的在處理這個問題。另外我們把專案小組裡的所有學者加上陳永祥教授組成技術小組，根據昨天及今天連續二十四小時的監測資料，我們準備在星期六對此問題做一認定。

陳議員雪芬：

局長的意思是說我們不放心這樣的報告，所以重新組成一個監測小組來量是不是？

廖局長慶隆：

市府原先就已成立一個專案小組，這個小組包括專家學者及政府官員。現在這個小組裡的專家學者全部單獨開一個技術的會議，再將其對技術的問題提到專案小組中。

陳議員雪芬：

那昨天是開這種會，而不是重新做載重實驗？

廖局長慶隆：

沒有做載重實驗。我們只是就現在電聯車在上面跑時所得的資料，看看到底裂縫會變成如何做成記錄。我們發現溫度的變化遠比電聯車在上面跑時還要大。

陳議員雪芬：

那你現在也不敢肯定當初用預力鋼棒方式對七根樑柱做補強的效果了，是不是？

廖局長慶隆：

我必須尊重技術小組的立場。

陳議員雪芬：

依此推論，我們就是不知道七根被補強的樑柱是否真的達到效果。

廖局長慶隆：

據我所了解，補強的效果已達到。

陳議員雪芬：

但報告中說受剪的行為還要再檢討呀！你還是認為它有這樣的效果嗎？你敢肯定嗎？

廖局長慶隆：

這要由技術小組來認定。

陳議員雪芬：

既然我們已委託土木水利工程協會做了這樣的一個報告書，它也點明還要檢討受剪行為。我們是否因為這一句話的關係，所以才要求技術小組再來做檢測？

廖局長慶隆：

就是因為這兩點：一是其裂縫有連續滯的現象，好像回不來及受剪行為要再做檢討，所以我們再澄清。

陳議員雪芬：

那目前澄清工作的技術小組成員有那些人？

廖局長慶隆：

有陳永祥、陳振川、邱昌平、陳清泉、顏聰、徐耀賜等教授。這些人對這方面都有相當的專長。

陳議員雪芬：

這些學者會不會又淪為橡皮圖章？是否可以摒除人情壓力？

廖局長慶隆：

當初也都是這幾個提出問題的。

陳議員雪芬：

你可以保證這些人會以非常公正及客觀的情況下做最後的檢測嗎？

廖局長慶隆：

學者基本上該有這種氣度及風度。

陳議員雪芬：

局長，你們會不會有要木柵線趕快通車的壓力？

廖局長慶隆：

我們當然對通車的事很急，但我們也強調過安全性的重要。我們對木柵線通車的急迫性是推動木柵線通車的原動力，而不是壓力。

陳議員雪芬：

很多人都認為可能整個木柵線樑柱都必須全部敲掉重做，你始終認為沒這麼嚴重。

廖局長慶隆：

到目前為止沒人敢說它是不安全的。

陳議員雪芬：

但也沒人敢說它絕對是安全的。

廖局長慶隆：

我們只剩下一、二個疑點需要澄清，就可以確定了。

蔣議員乃辛：

你剛才講技術小組的六位教授都是當時對這些有意見的。如果他們最後鑑定的結果是這幾根柱子沒問題，而其他學者提出其他意見的話，怎麼辦？是否要其他專家學者再組成其他專案小組再做探討？這跟在一班裡把最吵的人找來當風紀股長一樣的道理。今天就是因為這樣，所以讓民眾對捷運沒有信心。我們如何能找出一個真正能讓民眾信服的一個辦法，這樣民眾才敢搭乘捷運。

廖局長慶隆：

要所有的學者都沒有意見是不可能的。我們並不是因為這幾個教授對這個問題有意見才找他們來參加技術小組。

陳議員雪芬：

那你們找他們的出發點是什麼呢？

廖局長慶隆：

身為一個學者，他必須以良知來追求整個事情的真理。所以對一個事務來講，對的就該講是對的，錯的就是錯的。

陳議員雪芬：

局長，你能保證這些人都不會受到任何人情的包袱嗎？

廖局長慶隆：

我希望如此。

陳議員雪芬：

所以你也不敢肯定是否真會如此。局長，如他們這次做檢測以後，認定你們之前所做的補強方式是有效的，你跟黃董事長敢不敢跟這六位學者共同簽署保證書？

廖局長慶隆：

捷運工程局本身就保證我們所做出來的工程是沒問題的。從我們局裡的設計、結構等同仁都對捷運很有信心。現在我們是要把土木水利協會所提出的質疑澄清。

陳議員雪芬：

我們實在很擔心他們只是淪為橡皮圖章。如他們測試出結果出來後，你敢保證嗎？

廖局長慶隆：

我是絕對會簽署的。

捷運公司黃黃總經理通良：

局裡面保證，市府裡有專案小組，我們會根據其所做的決定來辦理。

蔣議員乃辛：

剛才那些專家就是市政府的專案小組呀！

黃總經理通良：

市政府都已有這麼嚴謹的小組來負責了。

蔣議員乃辛：

你敢親自保證嗎？

黃總經理通良：

我們會根據他們所給的東西續辦。前面硬體部分公司不負責。

蔣議員乃辛：

雖同是市府所屬單位，但一個是施工單位，一為營運單位。所以施工單位簽字保證，你營運單位還是不敢簽字保證。

黃總經理通良：

他們先簽字後，我們再背書。

陳議員雪芬：

你是橡皮圖章，他簽字，你跟著簽字。

黃總經理通良：

按照權責，硬體的部分不是公司負責的。工程單位有責任先簽字，經市政府也同意時，我們認為程序都完整時，我們也必須簽字。

陳議員雪芬：

正常情況下，我們裂縫土建的壽命該有多久？

黃總經理通良：

一般土木結構的使用時間應該是很長的。起碼五十年。

陳議員雪芬：

局長，希望你交給他的東西有五十年的壽命，樑柱裂縫經過這六個人評估之後，你剛才也說你敢共同簽名背書保證其安全性，除了安全性以外，你敢不敢保證它的可用年限至少有五十年？

廖局長慶隆：

今天我們要辦到的就是這一點。

陳議員雪芬：

問題是辦得到嗎？

廖局長慶隆：

如不經過任何保護措施的話，土建的使用壽命會受一些影響；基本上我們現在要做的是，把有裂縫的帽樑有腐蝕可能性的都處理完畢，使能達到永續經營。

陳議員雪芬：

局長，你是說你可以做這樣的承諾跟保證。如這六位學者認定結果與土木水利協會所認定的一樣，你是否還要再另外再組一

專案小組來檢討？這樣持續檢討下去，要到何時你才能告訴民眾，整個樑柱裂縫已修補完。

廖局長慶隆：

這是一個實際的問題，不能把它當做是一個研究題目來研究。因為十個不同研究計畫主持人對一個問題可能有十個不同的結果。土木水利協會所提出的已經經過二十幾位國內的專家學者共同審查，所以我們根據其中的兩個疑點再做澄清。

陳議員雪芬：

局長，如果無法澄清呢？

廖局長慶隆：

那個還沒有發生。

陳議員雪芬：

這不是一個假設性的問題。有這麼多專家學者都要求你做原尺寸試驗模型，你為什麼不做？為何你爲了讓木柵線趕快通車就用這種方式來修補？你現在修補的方式到底有沒有達到它的效果？我實在很存疑。

廖局長慶隆：

我倒不見得反對做原尺寸模型的試驗。事實上在開始做載重試驗時就有不同的意見，載重試驗就是原尺寸的試驗，這本報告所做的就是原尺寸的實驗。最好的實驗是就原來的結構物做載重實驗。

陳議員雪芬：

你肯定你所做的實驗是有效的。我記得當初實驗剛做完時，你們也信誓旦旦講一切都沒有問題，裂縫沒有繼續擴大，安全性也沒有問題；但緊接著這個報告卻說你這個是無效的呢？

廖局長慶隆：

它並沒講這個實驗是無效的，它只是講這個裂縫看起來有遲滯的現象，但遲滯的現象一定要反覆幾次以後才可以證明。但只做了一次載重試驗，所以我們談到資訊不足是指載重試驗看是要做幾次才能確定是否真有遲滯現象。

陳議員雪芬：

你既然這個評估報告是在資訊不足情形下做的，你要如何讓資訊更充足呢？

廖局長慶隆：

我們對現象的結構直接做實驗，因為電聯車現在就在上面跑，我們根據這個載重資料就可以做測試，看是否真有遲滯現象。

陳議員雪芬：

你的試驗要再繼續做多久？

廖局長慶隆：

大概今天就可以做完。

陳議員雪芬：

那整個評估報告何時可以定案？

廖局長慶隆：

原則上我們會在禮拜六把技術小組的資料，包括補強計畫及監測計畫一起做評估。

陳議員雪芬：

我們希望禮拜六後你們能跟黃董事長及各個專家學者共同簽署一份聲明，告訴市民，提出木柵線安全性無虞的保證。

廖局長慶隆：

我們會依照程序來做的。

陳議員雪芬：

希望能公諸於世提出確實的保證，而且土建要有五十年的壽命。

在安全都沒顧慮之下，就可以開始通車了，對不對？現在你們說在通車前會先免費試乘。能否請你們兩位在免費試乘前跟市長講，請你們三位共同聯名，在十月十日，邀請我們總統及行政院長來搭乘，你們敢不敢邀請他們來搭乘？

黃總經理通良：

現在我們都在趕辦改善中，希望在履勘完成後做這個工作。

陳議員雪芬：

履勘完成就是我們列管的部分及其它的八大缺失都改善後，就會邀請他們來試乘對不對？

黃總經理通良：

我們應該會向市長反映的。

陳議員雪芬：

也就是在目前這種情形下，你們還不敢邀總統來搭乘，對不對？

黃總經理通良：

因為履勘還沒有完成。

陳議員雪芬：

那為什麼有這麼多民眾在試乘？如果我們的捷運線只是賞月列車的話，那裂縫補不補強都無所謂了。

黃總經理通良：

我們沒有辦木柵線的賞月活動。

陳議員雪芬：

我請問你，現在有沒有人在試乘呢？有好多里鄰長、團體都在試乘，到底安不安全，可不可以試乘呢？

黃總經理通良：

捷運公司的員工負責引導和安全。

陳議員雪芬：

行政院長和總統來時，你們也是要負責安全，這是一樣的道理。

蔣議員乃辛：

如果總統和院長來時，他們是否和一般旅客一樣自己去投幣買票、上車呢？

黃總經理通良：

國家元首我們應該禮遇——需要人引導。

蔣議員乃辛：

民眾也要人家引導，國家元首也需要人家引導，那為什麼總統要等到履勘後才能乘座，而民眾要在履勘前呢？老百姓也是一條命啊！

黃總經理通良：

我們覺得程序完成後才來辦試乘的活動比較正式。

蔣議員乃辛：

如果程序完成後才來辦，大家通通一樣——百姓也要程序完成後再來試乘。

陳議員雪芬：

我剛請問局長帽樑裂縫現在是不是安全了，他給我的答案是到這個星期六才能肯定。但是在這之前竟然已經有這麼多的試乘活動，而我請你邀請總統和院長在十月十日來試乘時，你又說要等履勘通過後才行。為什麼總統的命值錢，而民眾的命不值錢呢？

黃總經理通良：

報告陳議員，和木柵線工作有關的員工及同仁自己平常就搭乘，而我們自己同仁因為執行勤務覺得沒有顧慮後，他的親戚朋友認可才來搭乘的，我們也不拒絕、也歡迎他們來搭乘。

蔣議員乃辛：

這有一個邏輯觀念存在，是不是只要搭乘的人認為我自己沒有安全顧慮就可以去坐？

黃總經理通良：

這還是要由我們主辦的機構負責。

蔣議員乃辛：

還是你負責他們的安全呢？你認為他們坐不會有安全，就讓他們來坐嗎？如果你認為他們安全就讓他們坐，那麼總統來坐也是安全，而你為什麼不讓總統來坐呢？如果搭乘的人認為安全就讓他們來坐，就更沒有道理了，因為如此所有的工程只要做到一半，就可以進去了。

黃總經理通良：

所以我們要和職務有關的同仁才可以搭乘外，其他的我們都不安排。

蔣議員乃辛：

民眾都不安排了嗎？

黃總經理通良：

現在都不安排了。

蔣議員乃辛：

等交通部履勘過之後再安排嗎？

黃總經理通良：

是！

陳議員雪芬：

董事長，這個問題很值得探討。如果在目前狀況之下，總統不來搭乘的話，民眾也不能來搭乘，因為在安全疑慮這麼多之下，還是不要試乘。萬一真的出了事情，連保險都沒有，誰賠呢？

黃總經理通良：

我們已經辦保險了。

陳議員雪芬：

所以我的看法是除非十月十日你敢邀請總統來搭乘，否則一切免談。況且你不敢，而且總統也會拒絕你，因為根本還沒有履勘，怎麼可以來呢？

黃總經理通良：

我們已經停止試乘的作業了。

陳議員雪芬：

什麼時候交通部才會再來完成履勘的工作呢？局長，交通部已經履勘並列了九大缺失。就你所知，有沒有限期改善，什麼時候才能再完成全部的履勘呢？

唐局長雪舫：

這要看他們改進的情形。根據進度完成後，經過本府各有關單位確定安全沒有問題了，再發函交通部，針對帽樑裂縫管制部分請他們再復勘。

陳議員雪芬：

以目前情況，你認為安全有沒有顧慮？

唐局長雪舫：

在我認為除了帽樑裂縫部分，其他都不是形成安全的問題，而且就我個人了解在技術上和系統上而言，安全性還是蠻高的。

陳議員雪芬：

但是在裂縫還沒有證實修補完成前，還是有安全顧慮，對不對？

唐局長雪舫：

我認為應該使公眾能夠得到安全的信賴才是最重要。

陳議員雪芬：

局長，這九大缺失什麼時候可以確實完成，然後再報履勘呢？不管什麼時候通車，反正何時才能夠安全呢？

交通部的履勘公文寫的很清楚，除了帽樑部分繼續列管追蹤外，其餘部分由臺北市府自行確認不再復檢；第二，有關帽樑部分分成兩大項，一項是六支有剪力裂縫的，必須在通車之前補強完畢，而這部分在九月八日就做完，而且初驗已經完成了。第二部分是希望對往後的補強及監測有一個全面性的計畫。這個計畫需要經過確認，我們現在正在做的就是有關計畫的確定部分。實質的工作已經做完了，交通部一開始要求的七支帽樑補強已經做完，現在做的是一些文書工作。

陳議員雪芬：

這些部分到底什麼時候可以完成？

廖局長慶隆：

星期六！執行小組在星期六對這些事情會再做確認。

陳議員雪芬：

星期六如果確定安全都無慮，就會再報交通部履勘嗎？

廖局長慶隆：

沒有！我們只是報到交通局，由交通局會診。

陳議員雪芬：

交通局怎麼處理呢？再繼續報部嗎？

唐局長雪舫：

我們要經過初步的驗定後才能報部，並且考慮真正符合要求後再轉到部裡去。

陳議員雪芬：

局長，如果依時辰最快能邀請總統來的話，十月底可能嗎？董事長，你什麼時候敢邀請總統來搭乘木柵線呢？

黃總經理通良：

剛才廖局長和唐局長都說明了改善和程序的時間，我們希望越快越好。

陳議員雪芬：

什麼時候呢？

黃總經理通良：

最順利也要到十月中以後。

陳議員雪芬：

十二月三日可以吧？

黃總經理通良：

這要看改善廠商的作業是否可以做到。

陳議員雪芬：

光復節可以請總統風風光光地來搭乘木柵線嗎？

黃總經理通良：

這要很多單位來辦，我們大家都來努力，至於時間上我們希望越快越好。

陳議員雪芬：

董事長、局長，我們是否可以擬定今年十月二十五日光復節時，請總統和行政院長來搭乘木柵線呢？這個目標可不可能達成呢？

黃總經理通良：

屬於公司的部分，我們希望做到。

廖局長慶隆：

我們改善的部分希望在下星期能夠做完。

陳議員雪芬：

這樣就沒有問題了。請兩位回去告訴黃大洲市長請他函邀請李登輝總統和連戰院長在十月二十五日時來搭乘木柵線。好不好？

廖局長慶隆：

我想我們還是做比較有把握的事情。

蔣議員乃辛：

請了半天，你根本沒把握，你只是在議會應付質詢罷了。

廖局長慶隆：

不是這個意思，我們現在整個工程的進度，希望一步一步確定沒有問題後再進行下一步。

陳議員雪芬：

局長，你是被逼怕了而不敢講了。

蔣議員乃辛：

在最快的時間內，捷運局本身多少時間可以完成呢？

廖局長慶隆：

捷運局下星期就可以做完。

蔣議員乃辛：

九月底可以完成，然後再報履勘嗎？

廖局長慶隆：

然後再報交通局。

唐局長雪舫：

交通局再報到交通部去確定。

蔣議員乃辛：

上次交通部履勘一共花了多少時間呢？從市政府初勘到交通部的履勘需要多少時間？

唐局長雪舫：

大概需要一星期到十天的時間。

蔣議員乃辛：

九月底捷運局可以完成，若以上次履勘十天的時間，十月十日就可完成。如此距離十月二十五日還有二星期緩衝時間，我們怎麼一點把握都沒有呢？我們之所以講十月二十五日請總統來試乘，是想知道捷運木柵線到底什麼時候可以真正通車，因為剛才我們也講過必須在交通部履勘合格後才能邀請總統來乘坐，同樣地民眾也要等到履勘後才能乘坐。所以我們要確定交通部到底什麼時候履勘，也就是木柵線何時能完成履勘，何時可以試乘或正式通車。這個案子從民國八十年十一月完工，到現在已經三年多，在這中間一直風風雨雨，通車時間也一直修正，現在已是第六個完工通車了。今天我們想了解第七個完工通車到底是什麼時候，這也是民眾所關心的事情。局長、交通局局長、董事長，今天捷運到底能不能通車就在你們三位手上。第一個，工程缺失的補強能不能改善；第二個，交通局能不能完成初勘報交通部完成履勘；第三個，營運的問題，這些都掌握在三位手上。所以，第一個交通部到底什麼時候履勘；第二個我們到底什麼時候可以正式營運，這就是我們希望各位局長能夠答覆的。

陳議員雪芬：

局長，總統如果敢來搭乘，民眾絕對認為安全，因為總統的命最值錢。所以等到十月二十五日時，你們認為安全了就可以邀請他來，也可以告訴民眾，木柵線雖然風風雨雨，但是總統敢來

試乘表示他肯定木柵線做的很好了。你們為什麼不敢邀他來，有什麼困難呢？

廖局長慶隆：

我們絕對敢邀，問題是我們應該報告市長，由市長去邀請才對。

陳議員雪芬：

你們兩位回去敢不敢報告市長，請他在十月二十五日邀請總統來搭乘木柵線。

廖局長慶隆：

我們會把時辰建議給市長。

陳議員雪芬：

我們預計十月二十五日請市長發函請總統來搭乘木柵線，可不可以做到呢？

黃總經理通良：

我們回去反映給市長，請他在十月二十五日邀請總統來搭乘木柵線。

陳議員雪芬：

董事長，這是重拾信心的最好時刻，請你肯定地講一次。

黃總經理通良：

剛才蔣議員都說有補強的缺失要改善，如果沒有達成而我們答應了，到時候恐怕有問題。

蔣議員乃辛：

局長已經說過捷運局在九月底前會把這些缺失及補強通通做好，而交通部的履勘在十月十日就完成，距離十月二十五日還有二星期緩衝期，你們還有什麼問題嗎？

黃總經理通良：

所以我們希望這樣達成。

陳議員雪芬：

希望十月二十五日黃大洲市長和二位聯合邀請李總統及行政院長來搭乘木柵線，告訴民眾——我們所有的官員都向民眾保證木柵線是安全的，通車以後大家放心搭乘！我們真的很期待，而且很希望這件事一定要辦成。

黃總經理通良：

我們是要努力來做並且達成。

陳議員雪芬：

如此我們是不是可以很放心了呢？

黃總經理通良：

我想應該相當放心才對。

陳議員雪芬：

根據你們給我的資料，捷運公司自從八月五日接收電聯車到八十三年九月二十二日，不到五十天中竟然有三百九十七張報修單。董事長，一張報修單是否表示一列車出狀況呢？

黃總經理通良：

不是一列，而是一列車的某一部分。

陳議員雪芬：

但是是指一列車一個單元一張報修單，對不對？

黃總經理通良：

對！

陳議員雪芬：

如此推算，平均每天有八列車有問題。請問現在平均每天出車多少列呢？

黃總經理通良：

我們目前有九列車在跑，前幾天尖峰時間出十三列車。

陳議員雪芬：

如果每天平均有十列車出車，在不到五十天的光景竟然有三百九十七張報修單，表示故障率每天高達百分之八十以上，這太離譜了吧！

黃總經理通良：

假如車子從早上六點跑到晚上十點，一共跑了十六小時。在早上尖峰時間會跑到十列、十二列，非尖峰時間跑八列，一天的車次從南往北就一百多次，北往南也一百多次，一共是三百多次。而跑的公里數也很多，如果每個車子有毛病、有故障馬上偵測到，我們就應該要改善、要修理的車子馬上送維修廠來處理。

陳議員雪芬：

局長，故障率這麼高，故障項目有推進斷路器跳脫八十張報修單；廣播系統故障四十六張報修單；空調系統故障三十四張報修單；煞車故障三十二張報修單；其他故障如列車自動控制故障、車門故障、照明故障、空壓系統等一百八十七張報修單。局長，故障率這麼高，你認為是正常的現象嗎？

廖局長慶隆：

根據馬特拉在全世界經營的狀況，這種故障率是蠻正常的。事實上，我們有一個維修廠，車子每天進進出出，就像開門七件事一樣，有很多事情每天都會碰到，這是維修人員每天固定在維修；第二個，有些小的故障和行車安全是沒有關係的，其中影響較大的是推進斷路器，而這個部分我們現在正在專案檢討。

陳議員雪芬：

這種有八十張報修單，表示每天都有。

廖局長慶隆：

八十張並不是有八十列車，而是八十張中有很多是集中在某一列車。

陳議員雪芬：

請問董事長，目前到底有多少維修人員呢？

黃總經理通良：

電聯車的維修人員有五十位。

陳議員雪芬：

五十位目前忙不忙呢？

黃總經理通良：

我們的人員非常忙碌。

陳議員雪芬：

表示當初你們不知道會有這麼多東西需要維修，所以你們的

維修人員根本就不足。

黃總經理通良：

報告陳議員，這些報修單有些是故障檢修的，就像剛才廖局長所提的推進斷路器跳脫是馬特拉的人員要維修的，而空調系統的故障目前是公司的同仁在修。這些人員中大家分工把初期所發生的，加以修理並予以克服。目前兩邊都投入人員在工作。

陳議員雪芬：

董事長，面對這麼多的故障率，你也認為這是正常的嗎？

黃總經理通良：

我稍微修正一下，如果是正常以後，不應該有那麼多的報修單。而我這部分是電聯車機器的設備，在初期正要調整改進的階段難免要報修。而報修時這種數字是稍微多一點，所以我們希望在往後把它調整好。

陳議員雪芬：

董事長，如果局長認為所交的貨基本上並沒有什麼瑕疵，不是我們的維修訓練包括使用的方法不對，否則為什麼會有那麼高的故障率呢？

黃總經理通良：

報告陳議員，這不是維修人員和電聯車調度的問題，完全是機器設備的問題。

陳議員雪芬：

這是你們互推責任。

廖局長慶隆：

這個問題蠻複雜的，因為車子在維修時，車子的調度要調度的很熟；第二個是零件配品的問題，馬特拉系統在臺北使用時，那些容易壞，那些容易換修，需要經過一段時間後他們才能夠弄清楚，所以事實上現在都是屬於臆測的。他們根據以往每一個國家使用的經驗，準備一些零件的備品，但是往往有一些零件沒得換，這是出乎他們意料之外的。例如颱風所破壞的東西和他們平常在國外的系統維修時所準備的備品完全不一樣，必須臨時緊急空運過來。所以一個系統在某一個地方要能夠生根、能夠熟悉，是要有一段時間的。

陳議員雪芬：

問題是當初我們訂購這一批電聯車時，有沒有考慮臺灣的特殊狀況呢？上次葛拉絲颱風來襲時，吹的面目全非、原形畢露，以致我一再懷疑當初我們的電聯車可能都沒有防範的能力。所以是否因為當初沒有考慮這麼多的特殊狀況，才會產生這麼高的故障率。

廖局長慶隆：

事實上，在維修時的備品相當的重要，因為零件如果齊全，

只要換裝就可。但是零件如果不齊，即使有人，維修就比較不容易了。

陳議員雪芬：

那是一回事！我的意思是為什麼會有那麼高的故障率，這和零件沒有關係的。

黃總經理通良：

我說明一下，像推進斷路器的跳脫、廣播系統故障、煞車系統故障都是非常嚴重的，所以一發生後馬上送維修廠去做檢修，確定已經修好車子才能送出去跑。這個作業我們完全按照維修手冊和操作手冊來運作。

蔣議員乃辛：

電聯車在捷運車站的站與站間停擺，然後用手動把它開回去，這是什麼原因？

黃總經理通良：

這是推進斷路器跳脫。

蔣議員乃辛：

推進斷路器跳脫有八十張報修單，局長，為什麼推進斷路器會發生到這麼嚴重的問題，而且還兩次在站與站之間停擺，這不是馬特拉當時原先在設計上有問題呢？

黃總經理通良：

剛才廖局長也說明，而我們也有協調，馬特拉對這部分已經專案研究處理並且加以改善。

蔣議員乃辛：

馬特拉對推進斷路器應該是早就有基本的產品在運轉，因為木柵線並不是第一條線，其他國家也有啊！在法國本身也有，這並不是新產品，舊產品為什麼還要研究呢？

黃總經理通良：

電聯車施工的廠商是馬特拉，他有責任找到原因來改進。

蔣議員乃辛：

這不是新開發的產品，是既成的產品和其他的國家一樣，為什麼用到這邊來還會發生問題呢？

黃總經理通良：

所以我們站在使用單位也不希望會發生這樣的狀況。

蔣議員乃辛：

廖局長，你是否可以說明呢？

廖局長慶隆：

推進斷路器並不是主件，它是所謂的自動閉鎖系統，當車子偵測有異常的狀況，第一件事就把動力切斷，這是一個安全防護的措施。這部分要和現在的環境配合，因為它是 INTERLOCKING 的系統。

蔣議員乃辛：

我們的環境和其他各國都不一樣，而現在要針對我們的環境做研究改進嗎？

廖局長慶隆：

我們現在的環境，溼度高、溫度高、散熱差、空氣品質不一樣，以電子零件的運作而言適應性較差。

蔣議員乃辛：

這些在當時承包時都要考慮到的，就像歐洲汽車水箱的散熱和我們這邊不一樣，他們是到這邊再改的，而他們為什麼到臺灣不改呢？

廖局長慶隆：

這是馬特拉的責任。

蔣議員乃辛：

我們如何向他們追究呢？

陳議員雪芬：

局長，當初我們花了多少錢買電聯車呢？依照合約的約定，第一階段實質完工應該交給我們三十八對電聯車；第二階段在正式驗收前要交給我們所需的全部電聯車。而我們全部五十一對電聯車到底花了多少錢呢？

廖局長慶隆：

整個系統將近八十億。

陳議員雪芬：

我們把八十億交給馬特拉做這樣的機電系統，結果交給我們的電聯車從八月五日到九月二十二日竟然有三百九十七張報修單，真是太離譜了。而且你剛也坦白承認，尤其是推進斷路器已經牽涉到系統的問題，甚至造成在八月二十六日和九月六日兩次因為這個問題而使電聯車在站間停駛，必須用手動方式把電聯車送回廠檢修。局長，這是非常離譜的事情。面對這樣的事情，我們應該怎麼辦。如果營運後，依照規定必須要有十四列車和兩列預備，一共是十六列車在線上。現在故障率如此高，你有辦法維持正常的營運嗎？

廖局長慶隆：

推進斷路器會跳脫的固定在那幾列，所以那幾列車特別在檢修中。

陳議員雪芬：

局長，講良心話，這到底是不是正常現象呢？

廖局長慶隆：

那個並不是主件，它是整個車子裡面偵測所設定的範圍，在

某個地方設定時比較靈敏，所以這部分馬特拉有義務和責任查出為什麼會跳脫。

陳議員雪芬：

局長，什麼時候可以查出來。

蔣議員乃辛：

你剛說這部分發生在特定的幾個列車，為什麼其他的列車不會發生這種狀況呢？

廖局長慶隆：

有些列車從進來到現在都還沒有發生故障。

蔣議員乃辛：

如果因為臺北的環境和別的國家不一樣的話，所有的列車都要發生類似的情況，而不應該只是特定的幾列車才發生狀況。所以表示特定的幾列車的推動斷路器有問題，而不是通案的問題了。

廖局長慶隆：

我也向馬特拉說如果推動斷路器系統是這麼敏感的話，應該把所有的車子都會發生問題。我想可能是設定靈敏度正好在MARGIN的地方，有些正好超過，有些正好在裡面。

陳議員雪芬：

局長，什麼時候才能找出這些瑕疵的原因並且修補完成，而不會影響到未來正常營運後屆時沒有列車可開。

廖局長慶隆：

這部分和營運的操作有關係，但是對安全是沒有關係，因為這本身就是一個安全防护的措施。至於出車率十四列，這是最基本的要求。如果沒有十四列，第一階段根本無法營運，所以十四列到最近應該可以穩定下來了。

陳議員雪芬：

董事長，我具體請問你，因為你的維修人員不足，面對這麼高的故障率，營運通車後是否會有足夠的十四列和兩列備用的列車在線上走呢？夠不夠用，會不會到時候停駛呢？

黃總經理通良：

我們通過履勘後一定做到這樣，責任是由公司做預防檢修和部分的故障檢修，而馬特拉部分還要做很多的故障檢修和瑕疵的改善。我們一定會做到足夠列車數來服務。

陳議員雪芬：

以這麼高的故障率，每天出車十列就有八列故障。如果不改善，我不相信正式營運後會有足夠的車子在線上走。

黃總經理通良：

故障不一定發生在八列車上，而發生像推動斷路器的跳脫而使車子在路上停，我們營運以後絕對不能這樣發生，我們一定要求廠商在正式通車時要改善完成。如果沒有改善完成表示還有問題，他們一定要負責任來改善。

陳議員雪芬：

你有沒有信心認為他們一定能完成。

黃總經理通良：

這要看廠商，不是我的信心問題。

陳議員雪芬：

如果到時候沒有改善，十月二十五日總統還是不能來試乘了。

黃總經理通良：

依照合約規定，這是廠商的責任。

陳議員雪芬：

我們是業者，你要去督促而不能任由他們要不要改，我們要給他們時間的壓力。

黃總經理通良：

對，我們要負責。事情一發生我們就透過雙方技術人員做協商，而我們也透過捷運局督促馬特拉，這些我們都有在做。

陳議員雪芬：

局長，這麼高的故障率，我們是否可以向馬特拉要求減價呢？因為有瑕疵，依照法律的規定，本來就可以要求減少價金的。錢都付給他們了嗎？

廖局長慶隆：

我們會按照合約來處理。依我們看來故障率確實偏高，但馬特拉並不認為，所以我們要他們把別地方的數據拿出來參考。

陳議員雪芬：

局長，我們的看法是故障率高得實在太離譜了，很可能當初真的沒有考慮臺灣氣候特殊的狀況。

廖局長慶隆：

一天七張報修單，不見得是在不同的列車上，有可能同一列車上這裡有瑕疵，那裡有缺失。

陳議員雪芬：

局長，如果肯定他們交給我們的列車有瑕疵，我們可以要求減少價金而不要把錢付給他們。

廖局長慶隆：

我們按照合約來處理。

陳議員雪芬：

局長不敢向馬特拉要求減少價金嗎？因為我們已經對馬特拉退讓太多了。

廖局長慶隆：

並沒有什麼不敢。法律上要求如何，我們就如何。我們不超越合約的範圍，但是合約中該有的，我們絕對不饒。

蔣議員乃辛：

唐局長、董事長，剛我們談到十月二十五日邀請總統來搭乘木柵線，請問總統要用什麼方式到木柵線的車上去呢？他是坐他的專車，還是坐接駁公車呢？我們能不能用接駁公車送總統到木柵線呢？

唐局長雪舫：

關於木柵線的接駁公車，事實上我們早在八年前初步的案子就已經完成了。木柵線總共有十二個站，前面六個站從二號到八號有七線到十七線的公車和捷運站做交叉替換。而後面的六個站也有四線到十四線的公車可以乘坐。在我們看來，木柵線爲了公眾的運輸，他的區位都是以進城的方向，應該把周邊連接起來。因爲在動物園是起站，所以我們把新店、深坑、木柵、石碇附近這些捷運不到達的區域，以接駁公車搭載過來。

蔣議員乃辛：

如果總統要來搭乘木柵線，你是否可以請總統以接駁公車的方式搭乘呢？局長，你不可能請總統搭乘公車吧！董事長，依你的看法，這幾條路線能不能很順利地把民眾轉運到你的捷運車站去呢？

黃總經理通良：

報告蔣議員，木柵線十二個車站通車以後的服務，我們希望和公車有很好的連接。我們謝謝交通局已經做很好的安排，希望配合通車來逐步調整。

蔣議員乃辛：

請你告訴我，現在交通局的接駁公車有那五條線。

黃總經理通良：

不止吧！凡是和木柵線垂直的地方，都會發生和車站有連接的關係。

蔣議員乃辛：

董事長，你根本不懂接駁公車。現在有五條公車路線是交通局規劃因應木柵線營運通車的接駁公車計畫。

黃總經理通良：

目前安排六條。

蔣議員乃辛：

六條是寒暑假或視情況發車有政大到動物園那條和其他的五條，對不對？

黃總經理通良：

動物園站有兩條，木柵站有三條，辛亥站有一條。

蔣議員乃辛：

你不看資料就不知道。從那一站到那一站呢？你不要看資料。

黃總經理通良：

我說不出起訖點。

蔣議員乃辛：

那你怎麼知道可以發揮它的整合功能呢？你覺得二〇九公車這條線可以發揮功能嗎？

黃總經理通良：

我很抱歉，這部分我本身還沒有深入了解公車路線逐站和連線情形。

蔣議員乃辛：

董事長，你會不會花三十分鐘去等一班接駁公車坐到動物園，而後坐捷運到臺北市，然後再轉其他公車到目的地呢？

黃總經理通良：

我們希望班次密集一點，讓乘客到公車站很快就有一列車可搭，因為捷運服務在尖峰時間每三分鐘左右就有一列車，而非尖峰時間也是五、六分鐘，表示一到車站就有捷運坐。所以我們希望公車方面能夠把交通的形態加以改變，也能夠做這樣的安排。

蔣議員乃辛：

這番話是否在市政會議時提出呢？

黃總經理通良：

有！我們已經做了一、兩年了。

蔣議員乃辛：

你在市政會議提出時，交通局有沒有接受呢？

黃總經理通良：

這個部分在市政府的專案會報都提報過。

蔣議員乃辛：

結果是什麼呢？

唐局長雪舫：

剛才蔣議員所考慮的只是木柵站，在兩邊對開時，木柵線由復興北路站附近也有，例如到動物園，可能由北往南邊走，所以我們各個路線的每個站內都有安排，而且捷運公司做了一個很好的宣導資料，已經分送了。關於捷運與公車，我們當然希望捷運系統能夠符合民衆的需要，能有很多的乘客利用這個系統滿足交通的需要。

蔣議員乃辛：

照目前的計畫而言，根本無法滿足民衆的需求。以二〇九公

車在尖峰時間十五分鐘一班，離峰三十分鐘一班爲例。尖峰時間捷運二至三分鐘一班，下車後要等到十五分鐘後才有一班公車，而離峰時五十分鐘才有一班，下車後要等到二十五分鐘後才有接駁公車，如此誰會去坐呢？而二五八公車也是一樣，它的路線本來就是要到木柵線去，根本就沒有改嘛！所以，我覺得接駁公車真正是便宜的巡迴公車，像萬芳站，萬芳社區沒有接駁公車，從山頂上走到捷運車站十幾分鐘，人家願意走嗎？而萬芳社區有好幾千人住在裡面，我們能不能在社區中用一種公車不停地巡迴，把他們載到萬芳車站去，這個才叫接駁公車啊！就原有公車的路線來到辛亥站、到木柵站，在離峰時間三十分鐘一班，尖峰時間十五分鐘一班，如此沒有人會去坐的。所以既然要有接駁公車，就必須好好規劃，以巡迴公車因應。以住在考試院附近的民衆而言，有什麼路線可以到捷運萬芳車站或木柵車站呢？

唐局長雪舫：

我先報告，等一下請公車處李處長補充。萬芳站有兩個站，一個在前面，一個在後面。本來車站的對面就有〇南公車，路線從萬芳及萬美街下來經過國小就到那個位置了，所以這個地方不假外求。

蔣議員乃辛：

走路要多少時間呢？既然這樣，怎麼不讓車子繞到車站去呢？

唐局長雪舫：

剛才講的接駁公車是以起站作構想。

蔣議員乃辛：

我的意思是剛開始時公車就是虧本一點沒有關係，甚至捷運公司補貼一點給公車都可以，政府補貼也可以。第一個讓民衆能

夠很方便的上車，這才是重要，因為我們花了一百多億的捷運木柵線，而後民眾不願意搭乘，每天的利息損失有多少？我們光從市政府的總成本來計算，而不要以公車單位一個單位來計算。就萬芳這麼大的一個社區，有沒有巡迴公車在裡面讓他們上車到木柵線呢？沒有啊！○南也只是一個點——總站而已，各方面要走到○南站起碼要走十五分鐘，沒有人願意去走啊！所以我剛要李總統搭乘接駁公車，是要他去體會一下，但是如果什麼事都要總統去體會的話，一百個總統都不夠。萬芳社區民眾反映很多次，可是沒有一個單位接受。

陳議員雪芬：

局長，面對捷運木柵線即將通車，但是現在和捷運的整合八字都沒有。而接駁公車也是亂七八糟，從頭到尾都沒有考量到這個問題。以國外而言，捷運和公車的整合不僅完成票證電腦化一票到底，而且以捷運車站為主軸，附近公車都是輻射狀出去，然後公車的總站是和捷運車站同一地點的，對所有想搭乘捷運者都提供便捷的接駁公車，如此搭乘的意願才會提高。而臺北市千呼萬喚始出來，終於要通車了，但是我們的接駁公車在那裡呢？局長，你認為是否應該仿照國外的情況，以捷運車站作主軸，而公車都能用輻射狀出去，讓每一個想要搭乘捷運站的民眾都能很便利的轉搭乘公車系統。局長，是否可以做到呢？

唐局長雪舫：

如果以動物園站來說，我們所規劃的完全照陳議員的構想，因為以動物園的地理位置而言，只有走深坑、走指安里、走新店方向等三條路而已。等於木柵線出來臺北只有二個路口，所以經過的地方都是集中在此，並不是二十五條，二十五個方向。

陳議員雪芬：

局長，問題我們不是只有一個動物園站，未來你是否可以考慮讓每一個站都像動物園站這麼便利呢？

唐局長雪舫：

剛才我已經報告過，由第二個站到第八個站有七條到十七條路線的公車橫向連繫，而第八個到十三站的位置已經有公車四條到十四條路線。

陳議員雪芬：

都是輻射狀的嗎？

唐局長雪舫：

車站附近都有公車站牌靠近他，所以符合他們要去的目的地轉乘路線很多，並不是像剛才所講的有限路線。

蔣議員乃辛：

你增加的五條接駁路線和現有的路線差不多，難道現有的路線當初在規劃時都已經考慮到捷運的問題、通通已經配合捷運的路線、通通已經調整好了嗎？這是不可能的事。

唐局長雪舫：

現有路線能夠改到車站旁邊和新配路線又有什麼不一樣呢？

蔣議員乃辛：

這幾條路線改到車站旁邊是否可以滿足乘客的需要呢？以萬芳社區而言，就無法滿足啊！而且萬芳社區你也沒有把現有公車路線通到捷運車站上面去，你那一條公車路線上有萬芳社區呢？

唐局長雪舫：

因為萬芳是我們公車車站的地方，例如到動物園，下來經過萬芳車站邊上的地方，他要搭乘就可以下來了。

蔣議員乃辛：

局長，我希望你們針對巡迴式的公車考量一些路線。

唐局長雪舫：

萬芳社區要設巡迴公車恐怕也不是很理想。

蔣議員乃辛：

我們的反映都是居民的反映，這些居民都是將來要乘坐捷運木柵線的人。乘坐人的意見都不夠理想，規劃人通通是理想，也就是市政府幫你們通通想好了，通通已經規劃好了，你們愛坐不坐隨便你們。是不是呢？為什麼民眾的意見，市政府不能接受考量一下呢？請教局長，當我們在規劃公車路線時，有沒有請教過附近居民意見呢？

唐局長雪舫：

我們考慮運輸與運量而來規劃公車路線的。

蔣議員乃辛：

你們是站在公車營運本身立場來考量，而沒有站在民眾的需要立場去考量，也沒有站在將來要搭乘捷運者的立場去考量，但是將來捷運是給老百姓坐的，而不是給官員坐的，所以我們應該站在老百姓立場來考量，如此才能發揮功能。今天老百姓反映這樣，市政府為什麼不能去考量呢？我覺得從現在開始，市政府任何的公共設施和公共建設的意見，都要接受當地居民的意見，因為任何的建設都是為民眾服務，都是替民眾著想的，我們不能閉門造車。民眾想要的東西，我們去提供服務，這才是目前政府應該做的事。

陳議員雪芬：

局長，這只是個例子，所以請你回去好好評估。剛才蔣議員所提只是有關接駁公車的問題，但是未來整個捷運營運通車還有一個停車的問題也是相當的嚴重。我知道交通局終於知道要爭取公園、學校地下興建停車場，所以未來建成等六個公園地下可能

要增加二千七百個停車位。但是，唐局長，現成有的資源你們卻不知道去利用，你知道在那裡嗎？

唐局長雪舫：

請陳議員告訴我。

陳議員雪芬：

整個捷運淡水線全長有關高架的部分，從民族西路到新北投總共長約十公里，相當的長也相當的高。局長，整個高度有多少呢？

廖局長慶隆：

大約有六公尺。

陳議員雪芬：

六公尺如如果拿來當停車有多好。局長，六公尺都可以考慮作雙層的停車了。寬有多寬呢？

廖局長慶隆：

大小不一，寬的有三十幾公尺。

陳議員雪芬：

這麼好的面積，你們現在規劃做什麼用呢？

廖局長慶隆：

原先規劃為線形公園。

陳議員雪芬：

以臺北市而言，尤其是在捷運站附近，你認為民眾比較需要公園還是停車空間呢？局長，你們當初是如何規劃的，有沒有考慮民眾的需求呢？

廖局長慶隆：

當初的規劃是線形公園，裡面有行人步道，有自行車道等。

陳議員雪芬：

局長，我現在看到的整個捷運淡水線高架的沿線不是光光禿禿的一片，就是雜草叢生、垃圾堆。

廖局長慶隆：

現在還沒做好，做好後會很漂亮。

陳議員雪芬：

我可以肯定地告訴你，等到你做好後，我可以預言未來整個淡水線高架下面會變成攤販的集中場，還有違規停車的地方，甚至很多人拉狗去大便的地方。

廖局長慶隆：

我知道現在臺北市的市民水準慢慢提高，但是想法也慢慢變了。最近一些民眾告訴我，明德國中的學生上學時都走高架下面的步道，讓他們覺得非常放心，所以他們告訴我這個公園很好。

陳議員雪芬：

但是絕大部分民眾的心聲是希望把這裡當作停車使用。唐局長，我已經告訴你這麼好的一塊地方，市政府是否太本位了，當初你們為什麼不去爭取這個地方當停車場呢？

唐局長雪舫：

在我們看來，停車場的問題要分開是那一類型，例如在住家附近的停車，不能說是他們買了車而由公家蓋停車場供他們使用。這在理論上說不過去，因為自己家戶停車問題要自己解決。如果公眾使用的公共停車場是交通所到達的地方，我們應該配合來做交通的需要。而在淡水線附近，在我們看來道路景觀不錯，而且在若干的地方能夠考慮做若干的停車場似乎可以解決停車問題，但是在漫長範圍的公園內做停車場，所能解決的問題也有限。

陳議員雪芬：

局長，你有沒有去看過現場，你怎麼知道是有限呢？

唐局長雪舫：

我常常經過。

陳議員雪芬：

你不要看我手中的照片，這叫有限的空間嗎？高度這麼高，寬度這麼寬，面積這麼大，就叫有限的空間嗎？也許你們當初好意，認為要提升臺北市市民的生活品質，所以多一點公園綠地。但問題是在捷運高架橋下絕對不適合做公園綠地，我可以預言未來真的會變成攤販集中地、違規機、汽車停靠地方。

廖局長慶隆：

整個淡水線高架底下的空間，其實是蠻珍貴的資源，至於空間要如何使用較恰當，我倒覺得可以好好研究。至於是作停車場還是民眾的活動空間或其他用途，我覺得可以分段檢討，因為目前站在工程單位的立場，是把捷運系統及原來交通用地做完。目前是以線形公園方式配置上去，將來如果在某個地方事實上也不適合做公園的，而拿來做轉運設施或停車場或別的措施是非常適合的話，我們倒不排除，但是我覺得應該有一個深面的計畫，所以我們在線形公園的工程做完後，再來檢討那一部分可以做什麼用途。而我覺得要如何用途，主要是看當地居民的意見。如果他們願意把生活品質放在這個位置，還是應該尊重當地居民的意見最好。

陳議員雪芬：

局長，你現在有這個觀念與作法，我們的認同感就比較高了。以目前這種情況，尤其是車站附近周圍五百公尺而言都是做綠帶，到底有沒有做停車使用呢？

廖局長慶隆：

事實上像北投站有一些停車場，明德站、劍潭站附近都有停車場。

陳議員雪芬：

全長十公里中，以目前車站周邊可以提供多少停車位呢？

廖局長慶隆：

很多人提出意見表示停車位不夠，也有人提出乾脆做腳踏車停車場。也許捷運系統通了後，很多人都是騎腳踏車來，說不定腳踏車需要的停車場數量會遠大於汽車的數量。因為大家看法不同，所以我覺得有討論的空間，可以討論如何使用最恰當。

陳議員雪芬：

我之所以和你探討這個問題是因為差不多一、二年內，只要我們走到有民眾的地方，甚至很多次的里民大會，包括市長參加里鄰長座談時有多少反映心聲，都是希望在淡水線的高架橋下能夠做停車使用。他們認為以市政府目前的規劃是暴殄天物的作法，他們都無法諒解為什麼這麼好的地方不做停車場解決臺北市停車的困難。

廖局長慶隆：

捷運工程局本身的任務是把捷運系統做好，至於底下的空間如何使用，以我們的人力及考慮的能力也有限，不過我也向同仁說過這部分的空間保留下來。

陳議員雪芬：

局長，因為民眾有這樣的一個要求，能不能在最近當中把整個淡水線高架部分做一個評估，因為十月份馬上要試乘中。你預計淡水線什麼時候通車呢？

廖局長慶隆：

現在還沒有確定。

陳議員雪芬：

但是我想時間不會太久了，所以是否可以在最短時間內向淡水線高架沿線十公里部分的居民做問卷調查，看看他們希望下面的空間未來如何使用。

廖局長慶隆：

報告陳議員，我們的人力有限，所以我們想分段一區一區來做非常精緻的處理，甚至把它當作公共藝術空間或兒童育樂場所等，總之一定要做最有效的利用。基本上，臺北市要有如此的空間實在不容易，如果這個空間可以好好的規劃利用，我覺得相當值得。

陳議員雪芬：

局長，你能不能答應在最近做一個全面的普查呢？

廖局長慶隆：

甚至有人講士林、北投地區的人蠻有福氣，因為有這麼一個空間可以利用。

陳議員雪芬：

局長，這個福氣也是很大的犧牲換來的，事實上我們有更大的福氣，當初如果它是採取地下而不採高架，我們的福氣更大。所以我們已經做了犧牲，你要讓我們有福氣一點。既然採高架式，底下這麼大的空間要好好利用，否則民眾無法原諒我們。

廖局長慶隆：

現在我們的職責是先把這個空間維持住，因為將來也要移交給營運公司，而財產是屬交通局的，而營運公司要如何使用，基本上是當地里民的意見為主。

陳議員雪芬：

局長，我們具體的要求，希望在最短時間內完成普查，看看民眾到底希望高架下的土地要如何利用，並且儘速規劃。如果大家要求做停車使用而現狀也沒有困難的話，我們也希望往這個方向去做。

廖局長慶隆：

我個人倒是很願意往這方面去做，但是有一點就是時間上的問題，必須等全面工程做完有一個段落後，才能繼續往下做。因為牽涉驗收的問題，所以必須一步步來進行。

陳議員雪芬：

大概什麼時候工程可以驗收完成呢？

廖局長慶隆：

等景觀工程做完後，就可進行後續工作。

陳議員雪芬：

這個部分是屬於捷運局主管而不是營運公司吧！

廖局長慶隆：

目前是捷運局主管。

陳議員雪芬：

接手以後呢？

廖局長慶隆：

屬於營運公司。

陳議員雪芬：

所以我剛才所要求的事是要營運公司來做嗎？

廖局長慶隆：

所以我剛才說要把空間保留住，看看將來如何使用。

陳議員雪芬：

董事長，剛才我所要求有關綠地使用部分，在你接手後，是

否可以訪查當地民眾的意見後再往這個方向改善呢？

黃總經理通良：

我們同意照這樣辦。

陳議員雪芬：

整個工程預估什麼時候可以完成，公司什麼時候可以接手呢？

廖局長慶隆：

有些車站已經完成驗收了，而完成的部分我們已經開始移交給營運公司。目前還有些青黃不接，因為營運公司這邊資格問題及淡水線的人力銜接不上，所以我們希望把這個時間能夠銜接更好，以致把移交工作做的更好。

陳議員雪芬：

董事長，捷運局移交後，你是不是可以一步一步分段來做，而不要等到全部移交完成後再來做我剛才要求的這項工作。

黃總經理通良：

我們徵詢民意，共同把這件事做好。

陳議員雪芬：

好，謝謝。

主席：

謝謝第三組的三位議員同仁和列席的各位官員，散會！

※書面答覆

答覆單位：交通局

交通問題停、聽、看

(1) 交通局已規劃捷運木柵線之公車接駁路線能否將市民順利送到

捷運站？建議規劃巡迴式接駁路線以滿足居民需求。

答：捷運木柵線共設有十二個車站（BR2—BR13），其中BR2至BR7各車站附近路段目前分別有七至十七線公車服務，可有效提供木柵線橫向交通之轉乘服務。至於BR8—BR13各站目前分別有四至十四線不等之公車服務，亦可有效提供轉乘服務，捷運站週邊公車概況如附表。由上述資料顯示，初期公車路線可不必大幅調整，且即使位於辛亥隧道以東之BR9—BR13各站現有公車及長途客運服務範圍幾以全部涵蓋文山區並能服務深坑及石碇地區，惟寶橋路、北新路及新店地區較少路線可一車直達捷運站，因此本調整方案將以強化缺乏一車直達便捷公車接駁服務為主。

本局因應捷運木柵線營運通車調整之公車路線如后：

(一)增闢區間車路線

- A、公車處209路行駛景美女中—興泰里（捷運辛亥站）區間車，便利新店、景美一帶居民往返捷運辛亥站。
- B、欣欣258路行駛電子公司—動物園（捷運動物園站）區間車，便利寶橋路、木新路一帶居民往返捷運動物園站。
- C、欣欣客運北碇線行駛烏塗窟—坡內坑（捷運木柵站）區間車，便利石碇、深坑一帶居民往返捷運木柵站。
- D、指南客運2路行駛土庫—坡內坑（捷運木柵站）區間車，便利土庫、深坑一帶居民往返捷運木柵站。

(二)調整公車路線

臺北市議會公報 第四十九卷 第二十一期

台北客運2路延駛木柵路至坡內坑（捷運木柵站），便利新店北新路、寶橋路、木新路一帶居民往返捷運動物園站。

(三)闢駛政大至動物園專車

考量政治大學一萬餘師生上下學之通勤轉乘需求，現有公車路線雖已有指南客運1.2.3.6.聯營公車236及282等六路往返其間，惟預估尖峰時間仍不敷使用，將規劃捷運動物園站與政治大學間之專車，以便利政大師生通勤上、下學。

另萬芳社區目前計有O南、251、291、298等四路公車可將社區居民接駁至捷運萬芳社區站，未來將俟通車後實際需求予以檢討調整。

綜上分析，本局規劃之捷運接駁公車加上原有之公車或長途客運路線，初期應可滿足居民需求。

捷運木柵線車站週邊公車路線概況表

站名	項目	
	路名	方向
BR2 (中山國中)	復興北路	南向
	民權東路	東向
BR3 (南京東路)	復興北路	南向
	南京東路	東向
路線數	6	8
	17	3
方向	北向	西向
	北向	西向
路線數	14	16
	14	16

	(忠孝復興) BR 4		(大安) BR 5		(科技大樓) BR 6		(六張犁) BR 7		(麟光) BR 8		(辛亥) BR 9		(萬芳醫院) BR 10		(萬芳社區) BR 11	
	復興南路	忠孝東路	復興南路	信義路	復興南路	和平東路	和平東路	基隆路	和平東路	和平東路	辛亥路	辛亥路	興隆路	萬芳路	萬芳路	木柵路
	南向	東向	南向	東向	南向	東向	南向	東向	南向	南向	南向	東向	東向	東向	東向	東向
	4	15	4	14	4	14	7	10	14	14	5	7	7	4	8	8
	北向	西向	北向	西向	北向	西向	北向	西向	北向	北向	北向	西向	西向	西向	西向	西向
		14		9	2	17	7	10	14	14	5	7	7	4	8	8

(2)捷運淡水線高架下為何不考慮當地居民停車需求闢建立體停車場？請妥為評估規劃。

答：捷運淡水線用地非屬停車場用地，本局停管處自不能擅為規劃為立體停車場，惟於高架橋下評估規劃平面停車位，本局停管處亦曾於八十三年六月十六日函請捷運局提供適當位置範圍，俾以檢討規劃，據捷運局表示，為減輕高架結構體帶來之視覺衝擊，已在高架段車站間之橋下方規劃為線型公園，主要以綠化為主，並設計有散步道、腳踏車道及小型休閒廣場，以提供鄰近居民一多樣化舒適之社區休憩活動空間，且車站間路軌下方之線型公園：基地之高程寬窄不一，不適宜闢為停車空間。本局停管處當俟捷運局重新檢討評估時配合辦理。

(3)美僑協會因應事實管理給予續租：台北市美僑協會在本市北安路四七號，其沿革可遠溯至民國十四年，因應當年主客觀情勢需要而來，且獲當年行政院支持，聯勤總部撥租使用，隨後於六十四年改組為社團法人「台北市美僑協會」迄今，會員逾一、四〇〇人以上，主要為在華從事商務、教育、金融、國際事務之美僑為主，其他各國之外僑為輔，係一正當之社交活動場所。

經過軍方長期之管理，近年始移交市府，市府財政局又為統一

(木柵) BR 12		(動物園) BR 13	
軍功路	南向	新光路	東向
5	5	12	12
北向	北向	西向	西向
5	5	12	12

事權移由交通局主管，刻該處已辦理複丈完畢，因牽涉圓山風景區規劃案，致仍未給予辦理續租。

查該會經多次申請續租，為維護僑民正當活動與照顧請給予續租，使其合法經營，亦裕稅收，至若圓山風景區之規劃，可考慮保留該土地使用或給予另行設法，以維護此一有傳統性社團及台北市國際都市應給外僑有一正常社交活動場所。

答：有關美僑協會申請使用原本局經營之中山區北安段四小段三三七、三四〇地號土地乙案，本局已於八十三年八月卅一日簽奉本府原則同意美僑協會使用，訂立使用契約，惟須先行追繳該協會五年之使用費及地價稅，再行簽訂契約，本局正蒐集有關稅費資料，俟追繳完畢，當辦理簽約事宜。

(4)請合理解決前駕訓中心副主任王靜遠土地與房舍案：本案拖延多年未決，且上法庭，單位利用公權與民爭利。實因小失大，既然判決，房舍屬市府所有，則土地則仍為王靜遠所租所購，一方有屋，一方有地，應合理協調給予解決一方買屋或一方賣地，才屬兩全，為今卻由公家藉詞佔地其心不服，王靜遠先生開辦駕訓中心前身，亦為同僚，今已逾齡八十七，有函陳市長、局長、汽訓中心，請求合理補償，請趁此時機雙方協調，合理解決。

答：一房屋業經法院一、二判決確定為市有財產，至於房屋座落基地有六九一二、六九一六、六六一二、六六一三、四三〇一六、四三〇一三一等六筆土地，六九一六、六九一二為道路用地，屬國有財產局與案外人所有，四三〇一六、四三〇一三一為省府土地，王靜遠先生繳納使用補償金每月約八仟元，六六一三為王靜遠先生與其他二人共同持分之私人土地，王靜遠先生共同持分部為三

〇六分之七〇，六六一二土地約為該宿舍基地的十分之一。換言之，王先生持有之土地約為三〇六分之七〇，六六一二土地約為該宿舍基地的十分之一。王先生持有之土地約為該宿舍基地的百分之二，即一坪左右。

二王先生於民國六十一年間籌建台灣區汽車駕駛訓練中心時，使用公款廿四萬元與鋼筋水泥等公物興建宿舍，當時台灣區汽訓中心或王先生本人均未取得任何房屋座落基地之土地所有權，民國六十二年十一月本局汽訓中心奉令兼併台灣區汽訓中心時，由該中心造具移交清冊，內含該宿舍，本局汽訓中心依現狀點收，而王靜遠先生以職務關係繼續無償借用該宿舍，並於民國七十二年以訴訟取得極少部分之房屋座落基地。故公有宿舍佔用民地之造成，實不能歸咎本府任何單位。

三本案八十三年三月三日府交四字第八三〇一三四七五號函知王靜遠先生同意追溯給付土地使用補償費新台幣四〇五、二四八元。

四依據「中央各機關學校國有眷舍處理辦法」第七條：標售國有眷舍，應依法完成處分程序。本局汽訓中心本於使用機關管理權責，管理使用該宿舍，並無任何立場得以專案簽請處分該市有財產。

(5)請恢復敦化北路北行快車道各兩線，以免南行快車道，減少一線，造成中泰賓館迄環亞大飯店間嚴重堵車情況。

答：有關敦化南北路恢復平衡車道管制，交工處得視捷運系統南港線忠孝復興站主體工程施工影響因素消除後，即可將敦化南北及復興南北路同時恢復雙向平衡車道。本案該處業於九月五日完成發包手續，惟因捷運局忠孝復興路口預

計八十三年九月廿六日以後，始能提供復興南路六線車道，屆時復興南北路雙向通車，敦化南北路即配合恢復平衡車道。

答覆單位：捷運工程局

一、懲前毖後，知恥近勇、計畫垂瑕、執行無疵、運作無礙、進度無阻、批評無怪、良心無違、事實無慮、努力無畏；安全無慮、受益無量；提振士氣、無怨無悔；

答：懲前毖後，知恥近勇：
(一)本局獎懲案件，皆本綜覈名實，信賞必罰，獎當其功懲當其造之原則，依據市府及本局相關規定，恪守獎懲公開之原則，召開獎懲委員會，予以客觀評議。

(二)提振士氣，無怨無悔：

1. 為培育捷運建設人才，增進專業知識提高效能，於每年度研訂知能補充訓練計畫，據以貫徹執行，本局訓練業務分為自辦、委辦與參訓三種方式辦理。

2. 為避免受訓資源浪費，同仁報名集訓，除有特殊情況，經簽奉核准免訓並需派人代理外，否則一律出席。

3. 在師資方面，本局聘請具有專業知識講師及局內優秀同仁擔任，參訓同仁吸收程度頗高，對捷運工程建設幫助良多。

4. 在自辦方面，亦經常開辦同仁迫切需要之班期，如科、課(股)、主任級以上主管人員法律課程講習班

等，以適應實際需要。

(二)計畫無瑕、執行無疵、運作無礙、進度無阻：

本局主辦捷運建設工作，均經妥善計畫，惟因捷運在國內為首創，工程鉅大複雜，加上國內工程環境特殊，諸如土地取得問題、都市計畫程序煩瑣，勞力短缺，發包流標等，致使執行時發生工程延誤，以及因分標後工程時差導致界面問題等，工程瑕疵實所難免，但本局全體員工仍全力投入，努力不懈，務期將負面影響減至最低，期能達最佳運作狀況，並積極趕進，儘早完成各期工程。

(四)批評無怪、良心無違、事實無慮、努力無畏：

工程瑕疵既難避免，外界指責勢所難免，然而即使任何瑕疵發生，本局仍本無枉勿縱，實事求是之精神追究責任，檢討成效，凡涉品質及安全均責成承商拆除重做，凡工程改正，均經工程評估與分析，做到維持品質，確保安全。因此可說事實無慮，對外界之批評，既已善盡督導改善之責，亦覺努力無畏，但求良心無違。

(五)安全無慮、受益無量：

由於對工程品質嚴謹的程序與絕對的要求，可保安全無慮，提供完善而安全的系統，紓解交通瓶頸，提高「行」的品質，願能將建設捷運之效益，回歸社會。

二、請捷運局依原計畫與協議如期將南港線CN253B標工程新建西側人行陸橋E樓梯部分拆除：

(一)本案經多次現場勘查與協調結論：E樓梯修改屬臨時設施，待新橋完成即將此E部分拆除。

(二)當時協調承辦單位表示「先折不符該橋完工驗收程序」若現已驗收成臨時使用目的已達，應予拆除以昭公信。

(三)火車站前陸橋因應捷運施工已變動拆建多次，並無反對反映，最近有議員建議加裝雨棚以利行人，主管單位答復係屬臨時性質已有正式地下道代替未予同意。

(四)本處陸橋性質相同，即屬臨時性質，仍應屆時拆除。

答：(一)本局南港線CN253B標工程，因施工所需拆除原地下人行道，沿忠孝西路、重慶北路口新建西側人行陸橋，該陸橋E樓梯位於鐵路警察局東側，鐵路警察局認為有礙其勤務並對其安全維護產生極大困擾，經與本局多次協調，本局為配合該局勤務，同意待該西側陸橋全部完工後，E樓梯部份可拆除。

(二)經查該陸橋已於八十三年九月十二日完成，尚未辦理驗收。

(三)另因本府交通局為人行陸橋拆建之權責機關，本局業已於八十三年六月廿一日提請本府道路交通安全督導會報第八十二次會議討論，並奉裁示，由本局儘速評估該路橋市民使用率及方便性後，逕提該會報工作小組審議。

(四)本局業已於八十三年七月十四日以(83)北市中土四字第〇六三四〇號函將評估報告提請台北市道安會報工作小組審議，本局將配合審議結果辦理。

口頭質詢部分：

一、淡水線高架段下方土地利用情形如何？並請檢附平面、立面設計圖。

答：淡水線高架段下方其範圍由民族西路至新北投站間長約十公里；以綠帶線形公園規劃，主要著重在捷運網路高架段站與站間所產生之軸線開放空間，規劃成線形綠帶為原則，除可減輕結構體對環境造成視覺衝擊外，並嚐試使路軌沿線，成爲一適合散步、休閒、腳踏車道等活動的遊憩空間。

或視覺區，其主要設施有：

(一)車站旁停車場。(包括汽、機車、腳踏車停車位)

(二)綠化植栽工程：包括喬木、灌木、草皮；另捷運沿線之既有植栽，亦予就地保存納入並納入整體規劃。

(三)景觀硬體設施：包括人行步道、腳踏車道、廣場、溜冰場、砂坑等。

二、沿線噪音解決之道？

答：由於捷運系統之功能是以服務都會區已高度開發之運輸走廊為主，故捷運路線的選定大多僅能沿既有的道路興建，其中尤以高架興建方式受限更多，是以部分路段與民宅相距甚近，而易於夜間試車時因部分地區夜間環境背景噪音較低引起噪音困擾，未來營運時段不會太晚應不致引發類似困擾，惟為維護受影響路段居民之生活品質，本局除已加強與沿線居民之溝通協調，並依合約規定驗收系統噪音者外，另已專案進行評估研究，初步研究結果顯示，木柵線噪音改善可朝阻絕傳播路徑方面著手。因此本局將於部分路段裝置隔(吸)音牆等臨時設施以測試功能，作為後續改善之依據，至於噪音改善所需之經費，本局於辦理追加減預算時已列於預算總說明內。

三、交通部覆勘之九項缺失何時可完成？

答：交通部覆勘結果列為營運前應改善事項中，除帽樑裂縫問題仍由市府專案小組處理，交通部列管外，其餘皆已改善完成。

四、淡水線高架段之車站設有多少停車場？有多少停車位。

答：檢送淡水線高架段之車站停車場車位統計表，如附件。

淡水線高架段之車站各式停車場車位數量統計表

車站	車位	汽車停車場	機車停車場	腳踏車停車場	備 註
圓山車站(R17)		—	68	52	就近以中山足球場之大停車場轉乘
劍潭車站(R18A)		138	246	84	
士林車站(R20)		121	130	37	
芝山車站(R21)		133	116	142	
天母車站(R22)		15	20	46	
明德					
石牌車站(R23)		44	40	149	
唹哩岸站(R24)		26	31	60	
奇岩車站(R25)		18	31	52	
北投車站(R26)		101	30	120	
新北投站(R27)		18	46	58	
小 計		614位	758位	800位	

五九支帽樑裂縫何時可補強完成？

答：目前進行之帽樑補強工作計有編號1009、1010、1015、1020、1021、6035、6036、1017、1018、2011、3027、3028、6022合計十三根帽樑，最主要之預力系統俱已安裝並施預力完成，相關之初驗已完成。

答覆單位：捷運公司

書面質詢部分：

一問：新公司老問題，新挑戰。

答：木柵線為國內第一次辦理之捷運系統路線，因經驗不足，在施工階段有不盡完美的地方，也受到國內廣泛的關切，本公司負責營運業務，接管木柵線設施設備；面對國人的期待，是一大挑戰。

二問：解決老問題，突破新挑戰。

答：捷運營運首重安全，必須確定系統運轉安全才能通車營運，木柵線雖已工程完工、營運準備亦已就緒，依大眾捷運法規定，於八月十九日、二十日兩天由本府初勘，八月二十九日至九月二日接受交通部履勘，目前正由捷運局與本公司解決改善履勘所發現之缺失，俟這些缺失改善後，系統已確定安全即辦理通車營運。

交通部門質詢第八組

質詢日期：中華民國八十三年九月二十三日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：楊炳明(代表宣讀質詢摘要)

陳必強 秦茂松 林宏熙 謝英美 吳碧珠 張秋雄